BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keuntungan yang optimal adalah salah satu hal yang ingin diperoleh oleh penanam modal dan manajemen perusahaan dalam menjalankan perusahaannya, selain tujuan lainnya, seperti kelangsungan hidup usaha, menyediakan barang dan jasa untuk kemakmuran masyarakat, dan membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Seperti yang tertuang dalam peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 24 tahun 1998 tentang Informasi Keuangan Tahunan Perusahaan pasal 1 ayat (1) perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang melakukan kegiatan secara tetap dan terus menerus dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba, baik yang diselenggarakan oleh orang perorangan maupun badan usaha yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum, yang didirikan dan berkedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia.

Salah satu pertimbagan investor saat mengambil keputusan berinvestasi adalah dengan melihat laba suatu perusahaan. Untuk memaksimalkan efisensi dan menumbuhkan daya saing perekonomian nasional, maka perlu adanya peraturan yang memudahkan para penanam modal untuk mendapatkan informasi keuangan tahunan perusahaan, termasuk laporan laba rugi. Selain Neraca Perusahaan, Laporan Arus Kas, Utang Piutang termasuk juga kredit Bank, dan daftar Penyertaan Modal, Laporan Laba Rugi juga termasuk salah satu laporan penting yang harus dilaporkan oleh perusahaan perseroan terbuka kepada Menteri yang bertanggungjawab dalam bidang perdagangan. Hal ini tertuang dalam peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 24 tahun 1998 tentang Informasi Keuangan Tahunan Perusahaan pasal 3 ayat (1).

Dengan laba inilah modal yang ditanamkan oleh pemilik dapat segera kembali, dan bagi manajemen merupakan sebuah prestasi atas pencapaian target yang telah ditentukan sebelumnya. Saat perusahaan mendapatkan *return* yang maksimal, berupa laba sesuai yang ditargetkan, perusahaan mampu menciptakan kesejahteraan bagi pemilik, manajemen, dan karyawan, meningkatkan mutu

produk dan melakukan ekspansi ataupun investasi baru. Dalam menjalankan perusahaan, manajemen harus mampu memenuhi target yang telah ditetapkan, bukan asal untung saja. Kasmir (2019) mengatakan "Besarnya keuntungan haruslah dicapai sesuai dengan target yang diharapkan dan bukan asal untung".

Semua sumber daya yang dimiliki perusahaan sebisa mungkin digunakan secara maksimal dan optimal untuk dapat mencapai target perusahaaan, yaitu kinerja keuangan yang baik. Kondisi keuangan perusahaan yang sesungguhnya pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu dapat dilihat melalui laporan keuangannya. Analisis laporan keuangan akan memberikan informasi tentang kelemahan dan kekuatan yang dimiliki perusahaan (Kasmir, 2019).

Menurut Kasmir (2019:198) untuk mengukur tingkat keuntungan dalam suatu perusahaan, kita dapat menggunakan rasio proftablitas, atau rasio keuntungan, atau yang biasa dikenal juga dengan rasio rentabilitas. Rehman, et Al., (2015) dalam Sari dan Dwirandra (2019) mengatakan "Profitabilitas menggambarkan kesanggupan perusahaan memperoleh keuntungan terkait dengan penjualan, pemanfaatan aset, dan modal". Dengan melihat hasil pengukuran rasio profitabilitas, dapat dilihat tingkat keefektivan kinerja manajemen selama periode tertentu. Dan untuk mengevaluasi serta menemukan titik kelemahan agar bisa diperbaiki dan tidak terulang kembali, serta menjadi bahan acuan untuk perencanaan laba berikutnya, dan manajemen berikutnya. Salah satu faktor yang dianggap mempengaruhi investor untuk menanamkan modalnya adalah tinggi rendahnya profitabilitas sebuah perusahaan. Profitabilitas yang semakin tinggi akan mampu meyankin para *stakeholder* bahwa perusahaan akan semakin *going concern.* Tingginya tingkat profitabilitas perusahaan menunjukkan bahwa manajemen mampu mengelola perusahaan dengan baik. Tujuan dari rasio ini yaitu untuk menunjukkan pertumbuhan perusahaan dalam kurun waktu tertentu, apakah semakin meningkat atau justru menurun. (Kasmir, 2019:198).

Dalam penelitian ini profitabilitas diukur dengan *return on asset* (ROA). Alas an dipilihnya ROA sebagai proksi, karena perusahaan sampel berada di sektor yang sama. AL Ghusin (2015). ROA dapat menunjukkan seberapa efektif semua asset yang dimiliki perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. (Harahap,

2018). Semakin tinggi ROA maka profitabilitasnya semakin baik, karena *return* yang didapat semakin tinggi.

Laba dalam suatu perusahaan, dapat dipengaruhi oleh dua hal, yaitu likuiditas dan *leverage.* Ini karena diyakini ada *trade-off* antara likuiditas dan *leverage.* Dengan mengetahui efek likuiditas dan *leverage* pada profitabilitas, para pemimpin perusahaan dapat menentukan langkah-langkah pemecahan masalah dan meminimalkan efek negatifnya (Rudin, et al., 2016). Selain rasio profitabilitas, ada beberapa rasio yang juga dipakai oleh para penanam modal maupun *stakeholder* untuk melihat *performance* suatu perusahaan dan dalam mengambil keputusan yaitu rasio likuiditas, rasio solvabilitas dan rasio penilaian.

Fred Weston dalam Kasmir (2019) mengatakan "Rasio likuiditas (*liquidity ratio)* merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek." Untuk megukur kondisi keuangan jangka pendek ini biasanya menggunakan *Current Ratio*. (Fahmi, 2017:121). *Current Ratio* (CR) adalah rasio yang menjelaskan kemampuan perusahaan membayar utang jangka pendeknya atau yang akan segera jatuh tempo secara keseluruhan. CR yang rendah menandakan perusahaan kekurangan modal kerja guna membayar kewajiban yang segera jatuh tempo, sedangkan rasio yang tinggi mengindikasikan bahwa investasi yang ditanamkan tidak menghasilkan *return* yang optimal (Saleem dan Rehman, 2011). NIlai modal kerja yang besar, menjadikan nilai *Current Ratio* meningkat dan likuiditas pun terjaga, namun juga kemungkinan dapat mempengaruhi kemampuan profitabilitas perusahaan, sebab kemungkinan terdapat banyak *idle cash* yang tidak dimanfaatkan secara maksimal bagi kepentingan perusahaan Sebaliknya, jika perusahaan memaksimalkan profitabilitas, kemungkinan dapat mempengaruhi tingkat likuiditas perusahaan. (Soepardi, et al., 2015). Karena itulah peneliti memilih menggunakan C*urrent Ratio* dari beberapa rasio likuiditas yang ada.

Disamping keputusan diatas, manajemen perusahaan juga harus memperhatikan keputusan dalam penetapan komposisi sumber modal. Rasio *Leverage* atau biasa disebut Rasio Solvabilitas adalah rasio untuk menilai seberapa besar sebuah perusahaan didanai dengan hutang. (Fahmi, 2017:127). Komposisi antara hutang dengan modal sendiri terlihat dalam *Debt to Equity*

Ratio (DER) yang akan menentukan tingkat *leverage* suatu perusahaan. D*ebt to Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara utang dengan ekuitas. (Kasmir, 2019:159). Hutang yang terlalu tinggi dikhawatirkan akan menurunkan laba sehingga investasi akan lebih beresiko, sedangkan *leverage* yang rendah berarti investasi beresiko kecil.

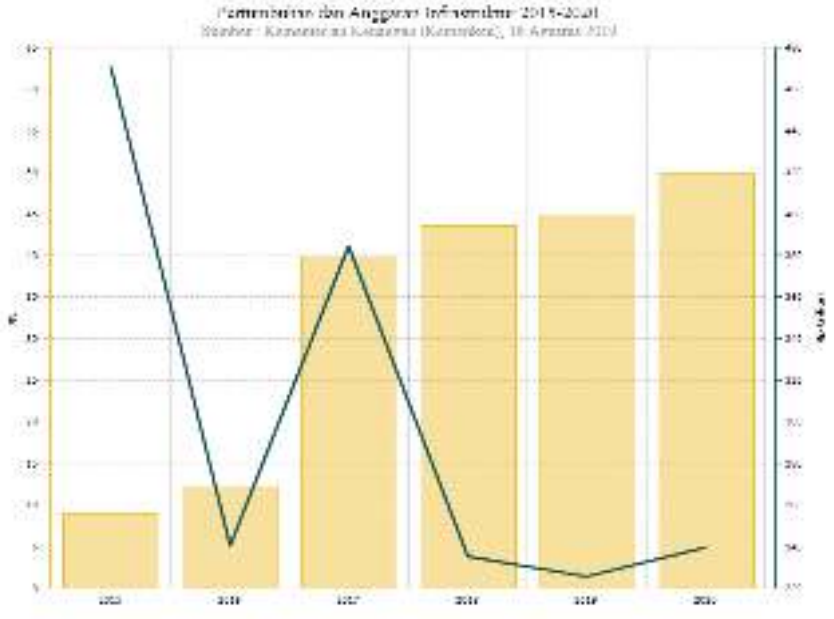
Berbeda halnya dengan likuiditas, *trade off theory* memprediksi adanya hubungan positif antara *Debt to Equity Ratio* dengan profitabilitas. *Trade off theory* merupakan salah satu teori struktur modal yang menyatakan adanya keseimbangan antara manfaat dan pengorbanan yang terjadi karena penggunaan hutang. Laba bersih akan meningkat akibat pengurangan beban bunga utang pada perhitungan penghasilan kena pajak, sehingga profitabilitas semakin meningkat. (Bringham & Huston. 2011:182).

Selain CR dan DER, ukuran perusahaan atau *firm size* (FS) diduga mampu mempengaruhi nilai perusahaan (Dewi, 2013). Semakin besar ukuran perusahaan dipercaya perusahaan akan lebih mudah untuk mendapat pembiayaan, karena perusahaan yang besar dan terus bertumbuh menunjukkan tingkat profitabilitas yang baik sehingga kemungkinan akan mempermudah mendapatkan pembiayaan dan mempengaruhi profitabilitasnya. Hal ini dapat menarik minat para investor untuk berinvestasi di perusahaan tersebut karena dipandang mempunyai prospek yang bagus. (Putra dan Lestari, 2016). Ukuran perusahaan (*Firm Size*) merupakan suatu skala klasifikasi besar kecilnya sebuah perusahaan yang dapat dinilai dengan berbagai ukuran, seperti total aset, total penjualan, nilai pasar saham, jumlah karyawan dan sebagainya. *Firm Size* dalam penelitian ini diukur menggunakan total asset perusahaan. Total asset digunakan karena dianggap lebih stabil dan mampu menggambarkan ukuran perusahaan. (Nurminda, 2017).

Perusahaan yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah perusahaan jasa sektor transportasi. Perusahaan jasa sektor transportasi merupakan subsektor dari Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang ada di Bursa Efek Indonesia (BEI). BEI atau *Indonesia Stock Exchange* (IDX) adalah salah satu penyelenggara bursa, yang menciptakan pasar modal untuk memfasilitasi perdagangan efek di Indonesia yang memberikan peluang investasi dan sumber pendanaan dalam rangka meningkatkan perekonomian nasional. Peraturan mengenai pasar modal ini

diatur dalam Undang- undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal. Sektor ini dipilih karena sektor ini mempunyai peranan penting dalam kegiatan perekonomian suatu negara yang kemudian ikut menentukan tingkat daya saing perekonomian negara tersebut, serta merupakan salah satu industri padat modal, dimana perusahaan membutuhkan pendanaan yang besar untuk memenuhi kepentingan bisnisnya sebelum akhirnya mendapatkan keuntungan.

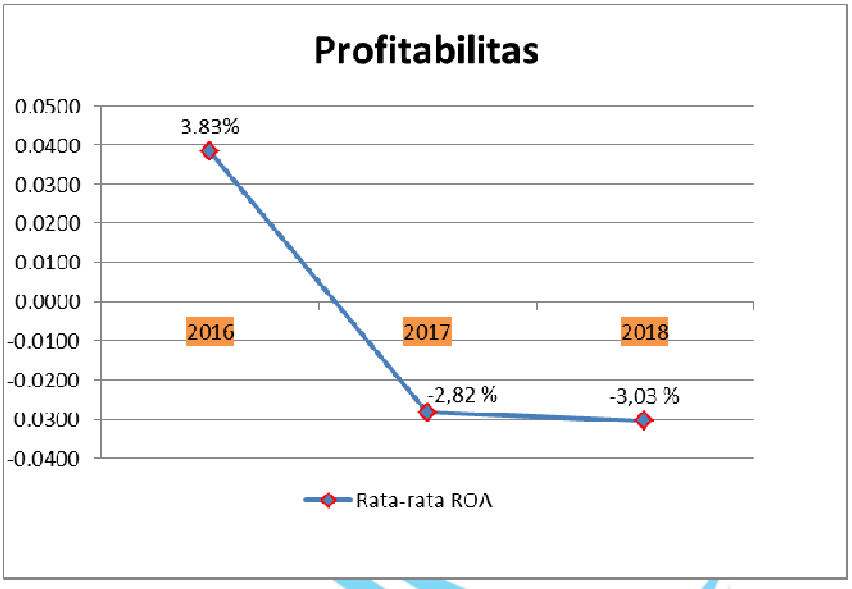
Sektor transportasi menjadi salah satu sektor yang bersinar di tahun 2017 dan 2018 dalam menyumbang pertumbuhan ekonomi Indonesia, seiring dengan rencana dan konsistensi pemerintah dalam membangun infrastruktur. Proyek infrastruktur yang sedang ditingkatkan oleh pemerintah belakangan ini menjadikan sektor ini ikut meningkat. Hal ini disebabkan perlatan dan bahan-bahan bangunan proyek tersebut perlu dimobilisasi ke lokasi proyek. Data Badan Pusat Statiskik yang dikutip 6 Februari 2018 sektor transportasi dan pergudangan tumbuh sebesar 8,49 secara tahunan. Ini merupakan pertumbungan kedua tertinggi setelah sector informasi dan komunikasi yang tumbuh sebesar 9,81. (https://ekonomi.bisnis.com).



Gambar 1.1 Pertumbuhan dan Anggaran Infrastruktur 2015-2020

Sumber : Databoks (2020)

Dari data diatas dapat diketahui bahwa pemerintah menaikkan anggaran infrastruktur dalam Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (RAPBN) setiap tahunnya, bahkan di tahun 2017 terjadi kenaikan yang signifikan yaitu sebesar 28%, kemudian tahun berikutnya terus meningkat sampai 2020 sebesar 4,9% menjadi Rp 419,2 triliun. Namun ini tidak diikuti pertumbuhan profitabilitas yang meningkat oleh sektor transportasi. Berikut rata – rata profitabilitas perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018 :



Gambar 1.2 Rata-rata ROA Perusahaan Transportasi 2016-2018

Sumber: www.idx.co.id, 2019 (telah diolah kembali)

Berdasarkan gambar tersebut dapat diketahui profitabilitas pada perusahaan transportasi cenderung mengalami penurunan. Pada tahun 2016 adalah sebesar 3,83%, sedangkan untuk tahun 2017 sebesar -2,82% , atau mengalami penurunan sebesar 6,65%. Untuk tahun 2018 sebesar -3,03% atau kembali lagi mengalami penurunan sebesar 0,21%.

Sektor transportasi merupakan sektor padat modal sehingga dalam rangka menghasilkan laba yang optimal, perusahaan transportasi cenderung mengembangkan usahanya melalui pendanaan yang bersumber dari utang. Untuk memenuhi kebutuhan pasar, perusahaan perlu melakukan ekspansi armada dan pergantian armada baru yang sesuai dengan kebutuhan pasar dalam rangka

mendongkrak pendapatan dan menghasilkan laba yang lebih optimal. Karena itu perusahaan perlu menggunakan utang selain modal sendiri. Namun, sebagai sektor usaha yang dianggap *high risk* (berisiko tinggi), *slow and yielding* (hasil lambat dan rendah), *high profile, and high capital* sektor ini sering tidak mendapat dukungan pendanaan dari perbankan ataupun lembaga keuangan non-bank untuk bisa berkembang. (Nainggolan, 2015).

Perusahaan apabila mempunyai banyak aset kendaraan yang mampu berdaya saing, akan memiliki kesempatan yang lebih besar untuk meningkatkan pendapatannya yang pada akhirnya akan meningkatkan profitabilitasnya, namun hal ini akan menurunkan likuiditas perusahaan apabila kas yang dimiliki banyak digunakan untuk pemenuhan armada. Likuiditas dan penggunaan hutang tersebut dicerminkan dengan variabel *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER), dan kemampuan mendapatkan sumber pendanaan tercermin pada variable Ukuran Perusahaan atau *Firm Size* (FS), serta profitabilitas tercermin dari tingkat pengembalian aset yang diukur dengan ROA.

Penelitian mengenai pengaruh CR, DER dan FS pada profitabilitas telah sering dilakukan, namun hasilnya variatif. Sari dan Dwirandra (2019) serta Budiman (2018) menyimpulkan CR berpengaruh negatif terhadap profitabilitas. Wedyaningsih (2019) menyimpulkan CR berpengaruh positif pada profitabilitas. Tanidi (2018) *Current ratio* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap profitabilitas. Dan Meithasari (2017) CR tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (ROA) .

Variabel DER juga menunjukkan variasi hasil kesimpulan. Sari dan Dwirandra (2019) menyimpulkan DER berpengaruh positif pada profitabilitas dan didukung oleh penelitian Budiman (2018). Sedangkan peelitian Meithasari (2017) yang berjudul "Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Profitabilitas" menyimpulkan CR berpengaruh negative pada profitabilitas didukung oleh Lontoh (2019), dan Wedyaningsih (2019). Berebeda dengan Tanidi (2018) yang menyimpulkan DER berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap profitabilitas.

Variable Ukuran Perusahaan telah diteliti oleh Meithasari (2018) yang berjudul "Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas"

menyimpulkan Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (ROA), dan didukung oleh penelitian Ali (2019). Penelitian ini berbalik dengan Ratnasari (2018) yang menyimpulkan FS berpengaruh positif terhadap profitabilitas, dan penelitian Lontoh, et al (2019) yang menyimpulkan Ukuran Perusahaan berpengaruh signifikan terhadap ROA.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk mengangkat judul "Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018".

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut peneliti dapat menemukan beberapa masalah terkait profitabilitas, sebagai berikut :

1. Perusahaan dihadapkan dengan adanya pertentangan antara *liquidity* dengan *profitability*, dimana disatu sisi perusahaan dituntut untuk menjaga likuiditas dengan memperbesar cadangan kas yang bisa menyebabkan adanya *idle cash* sehingga profitabilitas menurun, atau meningkatkan profitabilitas dan mengorbankan likuiditas karena cadangan kas digunakan untuk kepentingan bisnis perusahaan.
2. Perusahaan dihadapkan pada pilihan antara manfaat penghematan pajak dan pengorbanan berupa beban bunga atau biaya kebangkrutan yang ditimbulkan dari dampak penggunaan utang.
3. Ukuran perusahaan menjadi cerminan dari total asset yang dimiliki suatu perusahaan. Semakin besar perusahaan maka manfaat kemudahan mengakses ke sumber-sumber dana semakin besar, namun juga menimbulkan resiko yang semakin besar.
4. Tinggi rendahnya suatu *Return On Asset* (Profitabilitas), *Current Ratio (*CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan Ukuran Perusahaan (FS) mengakibatkan investor mempertimbangkan untuk menanamkan sahamnya di perusahaan.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, masalah yang ingin diteliti dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh *Current Ratio* secara parsial terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018?
2. Bagaimana pengaruh *Debt to Equity Ratio* secara parisal terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018 ?
3. Bagaimana pengaruh Ukuran Perusahaan secara parsial terhadap pofitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018 ?
4. Bagaimana pengaruh *Curent Ratio, Debt to Equity* dan Ukuran Perusahaan secara simultan terhadap profitabilitas pada pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018 ?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka penelitian ini bertujuan :

1. Untuk mengetahui, menganalisis dan membahas pengaruh *Current Ratio* secara parsial terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018
2. Untuk mengetahui, menganalisis dan membahas pengaruh *Debt to Equity Ratio* secara parisal terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018
3. Untuk mengetahui, menganalisis dan membahas pengaruh Ukuran Perusahaan secara parsial terhadap pofitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018
4. Untuk mengetahui, menganalisis dan membahas pengaruh *Curent Ratio, Debt to Equity* dan Ukuran Perusahaan secara simultan terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yaitu sebagai berikut :

1.5.1 Manfaat Teoritis

1. Melengkapi literatue perpustakaan Universitas Buana Perjuanagan dan memberikan kontribusi ilmu pengetahuan tentang profitabilias
2. Sebagai informasi dan salah satu referensi bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti tentang profitabilitas
3. Memberikan gambaran dan pemahaman lebih mendalam tentang *Curent Ratio* (CR), dan *Debt to Equity* (DER), Ukuran Perusahaan (FS) dan pengaruhnya terhadap profitabilitas.

1.5.2 Manfaat Praktis

1. Bagi perusahaan/manajemen

Bagi manajemen perusahaan, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan perencanaan kegiatan operasional perusahaan di masa mendatang untuk meningkatkan kinerja perusahaan

2. Bagi Akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai referensi penelitian selanjutnya dengan tema yang sama

3. Bagi Investor

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan dalam menentukan rencana dan pengambilan keputusan investasi.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini menjelaskan secara keseluruhan tentang struktur penulisan yang terdiri dari 5 bab, agar mempermudah pembaca dalam memahami penelitian ini. Isi dan pembahasan yang disajikan dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan hal-hal yang berkaitan dengan latar belakang penilitian, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas tentang teori yang menjadi landasan dalam penelitian ini, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran teoritis, dan hipotesis penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang desain penelitian yang digunakan, populasi dan jenis sampel, teknik pengambilan sampel penelitian, variable penelitian dan definisi operasional variable, instrument penelitian, lokasi dan waktu penelitian, prosedur pengumpulan data, dan teknik analisis dalam melakukan penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang hasil penelitian berdasarkan dari data-data yang telah dikumpulkan dan diolah, kemudian membahas dan menganalisisnya sehingga peneliti dapat menjawab permasalahan dalam penelitian ini.

BAB V KESIMPULAN

Bab ini berisi kesimpulan, keterbatasan penelitian dan saran atas analisis yang telah dilakukan pada bagian sebelumnya.